Andika Wijaya

ASPEK HUKUM BISNIS TRANSPORTASI JALAN ONLINE

SINAR GRAFIKA

Andika Wijaya, S.H.

ASPEK HUKUM BISNIS TRANSPORTASI JALAN ONLINE

SG. 02.16.1109

ASPEK HUKUM BISNIS TRANSPORTASI JALAN *ONLINE*

Oleh:
Andika Wijaya, S.H.

Editor:
Tarmizi

Diterbitkan oleh Sinar Grafika
Jl. Sawo Raya No. 18 Rawamangun
Jakarta Timur 13220
info@bumiaksara.com
www.bumiaksara.com

Cetakan pertama, April 2016
Perancang kulit, Diah Purnamasari
Layouter, Surya Ely S.
Dicetak oleh Sinar Grafika Offset
Sumber gambar cover:
http://cdn.klimg.com/merdeka.com/i/w/news/2015/09/17/596619/670x335/pendiri-blu-jek-terinsiprasi-blusukan-jokowi.jpg, http://www.senayanmagazine.com/news/im-ages/2015/10-10-2015/ladyjek.jpg, http://3.bp.blogspot.com/-VK2zw7-qOmQ/VjJHsEZ1CEI/AAAAAAAAGQU/6kxKdB2LkWs/s1600/UPDATE_INFO_FITUR_TERBARU_APLIKASI_GO-JEK.JPG, dan https://manggadget.com/wp-content/uploads/2015/09/67grabbiki.jpg

ISBN 978-979-007-686-0

PRAKATA

Fenomena munculnya perusahaan transportasi jalan melalui media internet (*online*) merupakan fenomena yang sangat menarik perhatian di negeri ini. Tidak dapat ditolak fakta menjamurnya bisnis transportasi jalan secara *online*, yang bahkan menjadi inspirasi bagi para penulis naskah sinema untuk menyajikannya dalam sebuah karya sinematografi terbaru, seperti sinetron dan lain-lain yang dibuat dengan latar belakang perusahaan transportasi jalan *online*, kehidupan para pengemudi, dan seterusnya.

Fenomena munculnya perusahaan transportasi jalan melalui media internet (*online*) menjadi semakin menarik karena ada kontroversi di dalamnya. Salah satu contoh adalah ketika Surat Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.: UM.302111211Phb/2015 tanggal 9 November 2015 tersebar di dunia maya, yang segera memancing perdebatan besar di kalangan masyarakat. Perdebatan menjadi semakin menarik lagi ketika Presiden Republik Indonesia, Bapak Ir. Joko Widodo meluncurkan *statement* tidak resmi melalui akun Twitter resmi beliau, yakni @jokowi. Kontroversi atas fenomena perusahaan transportasi jalan melalui media internet (*online*) tidak hanya terjadi di Indonesia. Sebagaimana berita yang dirilis oleh situs resmi Skynews, perusahaan transportasi jalan *online* bermerek Uber telah memancing kontroversi di negara Belanda dan Spanyol; bahkan Jerman dan Perancis secara resmi telah melarang perusahaan transportasi jalan *online* bermerek Uber beroperasi.

Banyak pertanyaan muncul: apakah perusahaan transportasi jalan *online* memiliki dasar hukum? Bagaimana Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan pelaksa-naannya memandang fenomena perusahaan transportasi jalan *online*? Apa dan bagaimana aspek-aspek hukum dari fenomena perusahaan transportasi jalan *online*? Dan banyak pertanyaan lainnya.

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Indonesia secara tegas menyatakan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum. Sebagai negara yang berdasarkan hukum (*rechtsstaat*), negara Indonesia tidak mendasarkan kehidupannya pada kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Dengan demikian, kajian atas fenomena perusahaan transportasi jalan *online* harus didasarkan pada hukum yang berlaku di Indonesia; kajian mana dituangkan oleh penulis dalam buku berjudul *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*.

Ucapan puji syukur Alhamdulilah dalam jumlah tidak terbatas penulis panjatkan kepada Allah ﷻ serta shalawat serta salam kepada junjungan besar Nabi Muhammad ﷺ.

Penulis mengucapkan terima kasih dan rasa kasih sayang yang sebesar-besarnya kepada keluarga besar penulis: Ibu Ninik Kusnaeni dan Bapak Nendra Sudari (orang tua penulis), Wida Peace Ananta, S.H., M.H., (istri sekaligus rekan satu profesi dengan penulis sebagai advokat) yang telah memberi banyak bantuan, saran, koreksi, dan kritik atas buku ini, Estancia Galena Prameswari (putri penulis) yang telah menghadirkan keceriaan serta motivasi yang luar biasa, Angga Dyah Amurwabumi dan Paksi Erlangga (adik-adik penulis), serta keluarga lain yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Terima kasih kepada Google yang memberikan jalan atas akses berbagai informasi yang relevan dengan penulisan buku ini.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Penerbit Sinar Grafika yang telah bersedia menerbitkan buku ini. Mudah-mudahan buku ini membawa manfaat secara luas bagi seluruh elemen masyarakat di Indonesia. Buku ini belum sempurna, untuk itu penulis mohon saran dan kritik yang sebanyak-banyaknya dari para pembaca. Terima kasih.

Surabaya, 22 Februari 2016

DAFTAR ISI

LAMPIRAN-LAMPIRAN:

Bab 1 PENDAHULUAN

Fenomena transportasi jalan *online* merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi di seluruh dunia pada umumnya dan di Indonesia pada khususnya. Perkembangan dunia transportasi dan komunikasi tidak terlepas pula dari perkembangan ilmu pengetahuan (*science*) dan teknologi. Semakin maju ilmu pengetahuan (*science*) dan teknologi, yang dapat dilihat dari semakin berkembangnya inovasi, semakin maju dan canggih pula moda transportasi dan komunikasi yang ada dalam masyarakat.

Salah satu contoh inovasi terbaru dalam bidang transportasi darat di Indonesia adalah Go-Jek. Mengacu pada *website* resmi Go-Jek, kata Go-Jek didefinisikan sebagai perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi Ojek.[1] Dalam menjalankan usahanya, Go-Jek bermitra dengan para pengendara Ojek berpengalaman di Jakarta meliputi area Jabodetabek, Bandung, Bali, dan Surabaya serta menjadi solusi utama dalam pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja dan berpergian di tengah kemacetan.[2] Seorang calon Pengguna menggunakan jasa Go-Jek melalui aplikasi yang bersifat *online*, di mana aplikasi Go-Jek untuk pengguna handphone dengan *operating system* iOS dan Android dapat diakses via go-jek.com/app.[3] Inovasi transportasi yang demikian merupakan terobosan baru yang bersifat multikreatif, yang tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan transportasi Nasional, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang sangat signifikan bagi masyarakat Indonesia.

1 Http://www.go-jek.com/faq.php ----- akses tanggal 21 Januari 2016.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

Berdasarkan berita yang dirilis oleh Metro TV pada tanggal 30 Juni 2015, jasa layanan antar jemput terintegrasi Go-Jek berhasil menarik perhatian publik, yang dibuktikan dengan keberadaan ratusan calon driver baru yang setiap hari berbondong-bondong mendatangi kantor pendaftaran Gojek di Jalan Bangka Raya, Jakarta Selatan.[4] Mengacu pada data yang dirilis oleh situs resmi Go-Jek, jumlah mitra Go-Jek sudah melampaui angka 200.000 (dua ratus ribu), dengan jumlah pelanggan yang sudah mencapai 8.000.000 (delapan juta).[5] Atas pencapaiannya yang luar biasa tersebut, Nadiem Makarim (CEO sekaligus Pendiri Go-Jek) mendapatkan berbagai penghargaan dari berbagai pihak.

Tabel 1.1.[6]

No.	Nama Perusahaan atau Merek	No.	Nama Perusahaan atau Merek
1.	Go-Jek	20.	PROJEG
2.	GrabBike	21.	TransJek
3.	BluJek	22.	reSmile Taksi Motor
4.	GetJek	23.	Gejek (Global Ojek)
5.	Ojek Syar'i	24.	Bangjek
6.	Taxi Bike	25.	SIS-O (Sister Ojek)
7.	O'Jack Taxi Motor	26.	Pro Jack
8.	Jeger Taxi	27.	Get e Jek Bandung
9.	Mas Ojek	28.	Wheel Line
10.	Ojek Aja	29.	Yellow Jek
11.	City Jek	30.	TopJek
12.	Smart Jek	31.	Argo Taxi Motor
13.	Taxi Jek	32.	Ojek 86 Taxi Motor
14.	OPEX	33.	UberJek
15.	Ojeku	34.	Taxi Motor Jogja
16.	CallJek	35.	Limo Bike
17.	OK	36.	Mr Jek
18.	Antar.id	37.	LadyJek
19.	Jek Os		

Laksana ada siang ada malam, di balik kisah kesuksesan Go-Jek ada pula permasalahan yang mengikuti. Contoh pertama adalah persaingan bisnis antara driver Go-Jek dengan pelaku bisnis transportasi konvensional (Metromini, Kopaja, Ojek Pangkalan, dan lain-lain). Sebagaimana diketahui, keberadaan

4 Http://news.metrotvnews.com/read/2015/06/30/141847/pendaftaran-membludak-gojek-batasi-penerimaan-driver ----- akses tanggal 21 Januari 2016.

5 Http://go-jek.com/go-rakyat/ ----- akses tanggal 21 Januari 2016.

6 Nama merek perusahaan pengangkutan *online* yangada di Indonesia menurut http://www.fantasticblue.net/2015/09/daftar-nama-ojek-*online*-lengkap.html ---- akses tanggal 20 Februari 2016.

Go-Jek, dan kawan-kawan telah memancing protes keras dari Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan (Organda) yang merupakan organisasi tunggal pengusaha bidang angkutan jalan di Indonesia.

Ada berita tentang perselisihan dan/atau persaingan bisnis antara pelaku usaha jasa transportasi (konvensional dan *online*) yang berujung pada terjadinya tindak pidana. Berdasarkan berita yang dirilis Tribunnews, seorang wanita yang merupakan mitra Go-Jek telah dianiaya oleh seseorang yang berprofesi sebagai tukang ojek pangkalan.[7] Masalah selanjutnya adalah kontroversi di seputar perjanjian kemitraan yang mengikat PT Go-Jek Indonesia dengan Mitra Go-Jek, serta masalah-masalah lainnya.

Sebagaimana berita yang dirilis oleh situs resmi SkyNews, perusahaan transportasi jalan *online* bermerek Uber telah memancing kontroversi di negara Belanda dan Spanyol, bahkan Jerman dan Prancis secara resmi telah melarang perusahaan transportasi jalan *online* bermerek Uber beroperasi.[8] CNN juga merilis berita bahwa Uber Taxi telah dilarang untuk beroperasi di Rio de Janeiro, Brasil.[9]

Gambar 1.1.[10]

7 Http://sumsel.tribunnews.com/2015/07/26/istiqomah-pengemudi-gojek-wanita-dianiaya-tukang-ojek -----akses tanggal akses tanggal 21 Januari 2016.

8 Http://news.sky.com/story/1447613/germany-bans-controversial-uber-taxi-service ----- akses tanggal 21 Februari 2016.

9 Http://money.cnn.com/2015/10/01/technology/uber-rio-de-janeiro-ban-brazil/ ----- akses tanggal 21 Februari 2016.

10 Keterangan foto: demonstrasi melawan perusahaan pengangkutan jalan *online* di Indonesia. Foto sebagaimana diunduh dari situs: http://cdn-2.tstatic.net/jabar/foto/bank/images/demo-para-pengemudi-taksi_20150824_122239.jpg ----- akses tanggal 19 Februari 2016.

Gambar 1.2.[11]

Permasalahan yang sempat menyita perhatian publik, serta menimbulkan kontroversi yang sangat menggemparkan sehingga menjadi *top news* di berbagai media (baik cetak maupun elektronik) adalah ketika Menteri Perhubungan Republik Indonesia, yakni Bapak Ignasius Jonan mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015. Salah satu poin penting dari Surat Pemberitahuan tersebut terletak pada poin 2 (dua) yang berbunyi:

> *Pengaturan kendaraan bermotor bukan angkutan umum tersebut di atas sesuai dengan Ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum.*[12]

Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tertanggal 9 November 2015 tersebut dipahami oleh publik sebagai bentuk peraturan yang bersifat imperatif (mengandung larangan) bagi perusahaan transportasi jalan *online* agar tidak lagi menjalankan usahanya. Sebagaimana diketahui, tindakan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 telah menuai

11 Keterangan: protes melawan Uber di Portland, Oregon, Amerika Serikat, sumber foto: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Uber_Protest_Portland_(15655460313).jpg ---- akses tanggal 19 Februari 2016.

12 Isi lengkap dari Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 dapat dibaca dalam Lampiran buku ini.

dukungan, kritik hingga kecaman dari berbagai pihak melalui media tulis dan media elektronik (di antaranya melalui media sosial). Di sini, tindakan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang sebenarnya merupakan sebuah bentuk pelaksanaan atau kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang transportasi berbenturan dengan suara keadilan masyarakat.

Benturan kepentingan yang muncul dari fenomena transportasi jalan *online* dewasa ini bahkan telah berujung pada kejadian-kejadian tidak diinginkan yang berkaitan dengan munculnya tindakan-tindakan *vandalism*. Perkembangan berita terbaru menunjukkan bahwa para pelaku bisnis transportasi jalan (baik secara konvensional maupun secara *online*) yang sebelumnya berdebat keras tentang posisi hukum transportasi jalan *online* ternyata telah mulai terpancing ke arah bentrokan secara fisik. *Website* resmi Tribunnews.com memberitakan bahwa pada tanggal 22 Maret 2016 telah terjadi bentrokan antara pelaku bisnis transportasi jalan konvensional dengan pelaku bisnis transportasi jalan *online* yang diikuti dengan insiden saling lempar batu.[13] Sebagaimana diberitakan, bentrokan terjadi karena pengemudi ojek *online* merasa tak terima ada aksi sweeping yang dilakukan sopir taksi terhadap pengemudi ojek *online*.[14] Sangat disayangkan bahwa bentrokan tersebut telah membuat seorang pengemudi Go-Jek bernama Siswanto (umur 47 tahun) menjadi korban dari amukan oknum sopir taksi yang berada di dekat gedung TVRI Senayan, Jakarta, pada tanggal 22 Maret 2016, di mana akibat pemukulan yang dilakukan oleh para oknum taksi tersebut, wajah Siswanto memar dan berdarah di bagian wajah.[15]

Sebagai respon atas kejadian di atas, telah diadakan rapat di kantor Kementerian Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan pada tanggal 24 Maret 2016 yang dipimpin langsung oleh Menko Polhukam dan dihadiri Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, Menkominfo Rudiantara, dan pihak terkait lainnya.[16] Adapun hasil rapat tersebut antara lain sebagai berikut.[17]

a. Dalam hal ini yang menjadi persoalan bukan pada aplikasi *online* atau konvensional, namun lebih kepada bagaimana taksi berbasis aplikasi yang jelas ilegal bisa dilegalkan sesuai ketentuan yang berlaku.

---

13 Http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/03/23/kronologi-lengkap-bentrok-ojek-online-versus-pengemudi-angkutan-darat-di-jakarta ------ akses tanggal 29 Maret 2016.

14 *Ibid.*

15 Http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/22/12455551/Pengemudi.Go-Jek.Babak.Belur. Dipukuli.Oknum.Sopir.yang.Berdemonstrasi ------ akses tanggal 29 Maret 2016.

16 Http://www.dephub.go.id/berita/baca/grab-dan-uber-diberi-waktu-hingga-31-mei-untuk-selesaikan-perizinan/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU= ------ akses tanggal 29 Maret 2016.

17 *Ibid.*

b. Pihak Grab dan Uber diberikan dua pilihan, yaitu tetap menjadi *content provider* atau perusahaan penyelenggara angkutan umum. Pada rapat tersebut, Grab dan Uber memutuskan untuk tetap menjadi *content provider* (bukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum). Dengan keputusan tersebut, pihak Grab dan Uber diminta untuk bekerja sama dengan perusahaan penyelenggara angkutan umum yang berbentuk badan hukum (Koperasi).
c. Badan hukum (Koperasi) tersebut harus memiliki izin sebagai badan hukum penyelenggara angkutan umum dan melakukan prosedur seperti pendaftaran kendaraan, uji KIR, dan aturan-aturan lainnya (ada 7 perizinan yang harus dipenuhi). Koperasi tersebut nantinya yang akan mewadahi para pengemudi Grab Car dan Uber. Para pengemudi yang tergabung dalam koperasi harus memiliki SIM A Umum. Koperasi tersebut menjalankan usaha angkutan umum *rental*, dengan demikian kendaraan bisa beroperasi dengan plat nomor hitam (tidak perlu plat kuning).

Rapat tersebut juga telah menghasilkan kesepakatan bahwa badan hukum (Koperasi) yang bekerja sama dengan pihak Grab atau Uber diberi waktu hingga 31 Mei 2016 untuk menyelesaikan semua perizinannya. Jika sampai pada waktu yang ditentukan, perizinan belum juga bisa diselesaikan, Grab Car dan Uber akan dilarang beroperasi tanpa toleransi, di mana selama proses perizinan di Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Grab Car dan Uber boleh tetap beroperasi namun tidak diperbolehkan melakukan ekspansi, seperti merekrut pengemudi baru.[18]

Keberadaan Go-Jek atau moda transportasi lain yang berintegrasi dengan sistem teknologi dan informasi merupakan fenomena baru dalam masyarakat. Suatu inovasi baru yang tidak pernah terbayangkan sebelumnya oleh banyak orang memiliki potensi besar untuk menimbulkan kontroversi. Kita bisa bayangkan bagaimana seorang Nicolaus Copernicus dan Galileo Galilei yang menemukan fakta bahwa bumi mengelilingi matahari atau matahari sebagai pusat tata surya, atau seperti Charles Darwin yang memberi sumbangan berupa teori evolusi telah memancing kontroversi yang berbentuk kecaman dan bahkan berujung pada ancaman hukuman mati bagi ketiganya. Suatu hal yang tepat sekali adalah kalimat yang dimuat dalam *website* resmi Go-Jek bahwa Go-Jek merupakan pemimpin revolusi industri transportasi. Apabila saat ini moda transportasi berintegrasi dengan sistem teknologi dan informasi diterapkan

18 *Ibid.*

dalam bentuk kendaraan bermotor berjenis sepeda motor (Go-Jek dan lain-lain), tidak menutup kemungkinan di suatu hari nanti akan muncul pula moda transportasi *online* yang tidak hanya berlaku di darat, tetapi juga berlaku di air dan udara. Perkembangan demikian juga tidak menutup kemungkinan terjadinya kontroversi yang bahkan berujung kembali pada bentrokan fisik sebagaimana telah terjadi dalam kasus para pelaku bisnis transportasi jalan konvensional melawan para pelaku bisnis transportasi jalan *online*.

Ada obrolan dalam dunia akademisi maupun praktisi hukum bahwa "hukum selalu tertinggal dari perkembangan masyarakatnya" atau "perkembangan masyarakat selalu berada satu atau lebih langkah di depan hukum yang ada". Kontroversi yang muncul dalam kasus Go-Jek dkk., dengan Menteri Perhubungan Republik Indonesia merupakan bukti nyata. Benarlah jika dikatakan bahwa perkembangan masyarakat akan selalu menerbitkan benturan kepentingan, baik benturan kepentingan antar anggota masyarakat, antar kelompok masyarakat, hingga benturan kepentingan antar negara merupakan asal usul dari kelahiran hukum.

Sesuai dengan fungsinya, hukum menjadi katalisator atas berbagai benturan kepentingan yang ada dalam masyarakat. L. J. van Apeldoorn menyatakan dalam *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* bahwa tujuan hukum adalah mengatur pergaulan hidup secara damai.[19] Mochtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa tujuan hukum adalah ketertiban sebagai syarat pokok (fundamental) serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya.[20]

Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi *online* setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya (seperti Driver Go-Jek), hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan transportasi jalan *online* dengan pengguna jasa, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

Sesuai dengan bunyi ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (disingkat UUD NRI), secara konstitusional negara Indonesia

---

19 L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh Oetarid Sadino. Jakarta: Pradnya Paramita. Hlm. 10.

20 Mochtar Kusumaatmadja, dalam Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty. Hlm. 74–75.

adalah negara hukum. Negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Paham negara hukum sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3) UUD NRI berkaitan erat dengan paham negara kesejahteraan (*welfare state*) atau paham negara hukum materiil sesuai dengan bunyi alinea keempat Pembukaan dan ketentuan Pasal 34 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.[21] Penyelesaian atas kontroversi di dalam masyarakat, termasuk kontroversi di seputar transportasi *online* wajib diselesaikan sesuai dengan hukum yang berlaku.

21 Tim Penyusun Revisi Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. 2010. *Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Latar Belakang, Proses, dan Hasil Pembahasan 1999–2002, Buku II Sendi-Sendi/Fundamen Negara*. Edisi Revisi. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi. Hlm. 63.

Bab 2 KARAKTERISTIK TRANSPORTASI JALAN *ONLINE*

A. PENGERTIAN TRANSPORTASI JALAN *ONLINE*

Pemahaman terhadap karakteristik transportasi jalan *online* tidak bisa dilepaskan dari pemahaman atas pengertian pengangkutan jalan. Ibaratnya, ketika kita ingin mengetahui karakter seseorang, terlebih dahulu kita harus kenal siapa orang tersebut. Pengertian atas transportasi *online* dapat ditemukan dengan mencari pengertian atas kata pengangkutan jalan di satu sisi dan kata *online* di sisi lain.

Kata 'pengangkutan' berasal dari kata dalam bahasa Inggris yakni *transportation*. Kata *transportation* diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai *the removal of goods or persons from one place to another, by a carrier*,[1] di mana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengertian kata *transportation* dalam Black Law Dictionary tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata "pengangkutan" dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni pengangkutan barang dan orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.[2]

Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai "dalam jaringan", atau yang lebih dikenal dalam singkatan 'daring'. Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet; jika komputer kita *onlin*e maka kita dapat mengakses internet atau *browsing*: mencari informasi-informasi di

1 Http://thelawdictionary.org/transportation/ ----- akses tanggal 22 Januari 2016.

2 Http://kbbi.web.id/transportasi ----- akses tanggal 22 Januari 2016.

internet.[3] Dengan akses tersebut, kita dapat menjalin komunikasi (baik yang hanya bersifat verbal atau non-verbal) secara *online* dengan berbagai bangsa dan negara di seluruh belahan dunia.

B. PENGANGKUTAN MENURUT UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

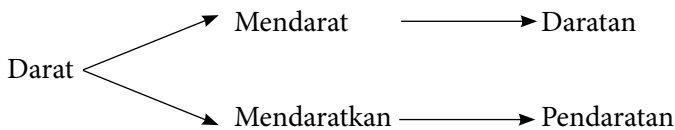
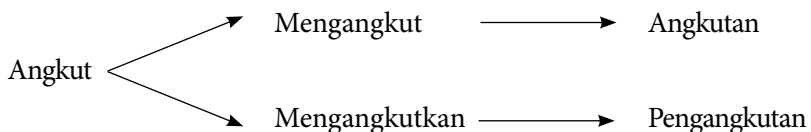
Pengangkutan selalu berhubungan dengan kegiatan pengangkutan serta alat angkutnya. Pemahaman secara yuridis atas pengertian pengangkutan (dalam arti pengangkutan dengan menggunakan jalan) dapat merujuk pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU No. 22 Tahun 2009), beserta peraturan pelaksanaannya. Dalam UU No. 22 Tahun 2009, istilah "pengangkutan" atau dalam bahasa Inggris *transportation* dikenal dengan nama "angkutan".

Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009 memberikan pengertian atas angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam hal ini yang dimaksud dengan kendaraan pada Pasal 1 angka 3 tersebut dijelaskan dalam Pasal 1 angka 7 UU No. 22 Tahun 2009 adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor, yakni (setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, *vide* Pasal 1 angka 8 UU No. 22 Tahun 2009) dan kendaraan tidak bermotor (setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/ atau hewan, *vide* Pasal 1 angka 9 UU No. 22 Tahun 2009). Adapun yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung (*vide* Pasal 1 angka 11 UU No. 22 Tahun 2009).

Istilah 'angkutan' yang terdapat dalam Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009 sebenarnya merupakan istilah yang tidak tepat. Istilah yang lebih tepat adalah pengangkutan atau dalam bahasa Inggris '*transportation*. Istilah 'angkutan' sebagai istilah yang tidak tepat tersebut sudah terlanjur salah kaprah, sebagaimana istilah 'pimpinan' yang juga salah kaprah, dan telah bahkan telah terlanjut tertulis dalam rumusan Pasal 9 ayat (2) dan Pasal 23F ayat (2) UUD NRI 1945.

---

3 Http://www.temukanpengertian.com/2013/06/pengertian-online-online-adalah-online.html ----- akses tanggal 22 Januari 2016.

Menurut Ahli Bahasa Indonesia, yakni J.S. Badudu, akhiran -an pada bentuk dasar kata kerja seperti pada kata tulisan, tarikan, atau dorongan mempunyai makna gramatikal 'hasil pekerjaan meng-'.[4] Dengan demikian, akhiran -an pada kata 'angkutan' mempunyai makna gramatikal 'hasil pekerjaan mengangkut'. Menurut beberapa Ahli Bahasa Indonesia, antara lain Hasan Alwi, Soenjono Dardjowidjojo, Hans Lapoliwa, dan Anton M. Moeliono, salah satu cara untuk menurunkan nomina adalah melalui afiksasi, yakni proses pembentukan nomina dengan menambahkan afiks tertentu pada kata dasar, di mana satu hal yang perlu diperhatikan adalah nomina tersebut memiliki sumber penurunan dan sumber ini belum tentu berupa kata dasar.[5] Para ahli tersebut[6] menjelaskan bahwa nomina turunan seperti 'kebesaran' memang diturunkan dari kata dasar 'besar' sebagai sumbernya, tetapi 'pembesaran' tidak diturunkan dari kata dasar yang sama, 'besar' tetapi dari verba 'membesarkan', di mana contoh dari penurunan nomina-nomina lain seperti terlihat sebagaimana gambar berikut.

Jika diterapkan pada kata dasar 'angkut' dapat dijelaskan sebagai berikut.

Sesuai dengan penjelasan di atas, kata 'angkutan' diturunkan dari kata dasar 'angkut', yang berarti 'hasil pekerjaan mengangkut'. Adapun kata 'pengangkutan' diturunkan dari kata 'mengangkutkan'. Istilah 'angkutan' yang sebenarnya merupakan 'hasil pekerjaan mengangkut' sama dengan istilah

---

4 J.S. Badudu. 1991. *Inilah Bahasa Indonesia yang Benar.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. Hlm. 81.

5 Hasan Alwi, dkk. 2010. *Tata Bahasa Baku Bahasa Indonesia*. Edisi Ketiga. Cetakan Kedelapan. Jakarta: Pusat Bahasa dan Balai Pustaka. Hlm. 228.

6 *Ibid.*

‘ciptaan’ yang merupakan ‘hasil pekerjaan mencipta’. Ciptaan sebagai ‘hasil pekerjaan mencipta’ didefinisikan secara tepat oleh Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta (disingkat UU No. 28 Tahun 2014) sebagai setiap hasil karya cipta di bidang ilmu pengetahuan, seni, dan sastra yang dihasilkan atas inspirasi, kemampuan, pikiran, imajinasi, kecekatan, keterampilan, atau keahlian yang diekspresikan dalam bentuk nyata.

Sesuai dengan kaidah Bahasa Indonesia, kalimat ‘perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan’ pada ketentuan Pasal 1 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 merupakan kalimat yang menggambarkan ‘kegiatan’, bukan ’hasil’. Dengan demikian, kata ‘angkutan’ dalam Pasal 1 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 seharusnya diganti dengan kata ‘pengangkutan’. Hal ini diharapkan dapat diterapkan di kemudian hari apabila Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat akan melakukan perubahan atau revisi terhadap UU No. 22 Tahun 2009.

C. KATEGORI PENGANGKUTAN MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009

Secara umum, pengangkutan dalam konteks UU No. 22 Tahun 2009 terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yakni pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Pembagian jenis pengangkutan secara umum menjadi pengangkutan orang dan barang terkandung dalam pengertian angkutan mengacu pada ketentuan Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009, yakni sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan, pengangkutan orang dan/atau barang terbagi menjadi dua, yakni *pertama,* pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan *kedua*, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor. Posisi perusahaan pengangkutan umum *online* semacam Uber Taxi, Go-Jek, Go-Box, Grab Bike, Grab Car, Blu-Jek, Lady-Jek, dan sebagainya yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat pengangkut termasuk pada jenis pengangkutan orang dan/atau barang yang pertama.

Ditinjau dari segi penggunaannya, pengangkutan dalam konteks UU No. 22 Tahun 2009 terbagi menjadi dua, yakni pengangkutan yang tidak dilakukan

untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial disebut sebagai pengangkutan umum. Kendaraan yang dipakai dalam pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, di mana menurut Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (disingkat PP No. 74 Tahun 2014) didefinisikan sebagai setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Posisi hukum perusahaan pengangkutan umum *online* semacam Uber Taxi, Go-Jek, Go-Box, Grab Bike, Grab Car, Blu-Jek, Lady-Jek, dan sebagainya, yang menyelenggarakan usaha jasa pengangkutan orang dan/atau barang melalui media elektronik dengan memungut bayaran atau tarif kepada para penumpang dan/atau pengirim/penerima barang termasuk dalam pengertian pengangkutan umum.

Pengangkutan umum berbeda dengan pengangkutan biasa. Yang membedakan antara keduanya adalah ada atau tidaknya bayaran atau tarif yang dikenakan kepada penumpang dan/atau pengirim atau penerima barang. Pengangkutan biasa dijelaskan oleh Pasal 3 PP No. 74 Tahun 2014 yang berbunyi sebagai berikut.

(1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan:
   a. kendaraan bermotor; dan
   b. kendaraan tidak bermotor.

(2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam:
   a. sepeda motor;
   b. mobil penumpang;
   c. mobil bus; dan
   d. mobil barang.

(3) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
   a. kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
   b. kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Pengangkutan biasa sebagaimana Pasal 3 PP No. 74 Tahun 2014 tersebut dapat dilakukan dengan setiap jenis kendaraan, baik yang bermotor maupun yang tidak bermotor (yakni setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan). Pengangkutan umum yang dilakukan dengan tujuan komersial (menarik bayaran dari penumpang atau dari pengirim/penerima barang) tidak